INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

22a jaro | Februaro 1970 | N-ro 1

Nova jaro — nova nomo, kaj pli moderna aspekto de nia IFEF-ĵurnalo. Ĉio en nia mondo estas sub la leĝo de evoluo. La ĉiflanka ilustraĵo montras kiel la BULTENO aspektis en la komenco de nia fervojista esperantomovado post la 2a mondmilito. Legu la gvidartikolon de nia prezidanto.

No.6 Julio 1953 5a jaro

BULTENO

de la Internacia Federacio de Esperantistaj Fervojistoj

Sekretariejo: Orteliusstraat 108III Amsterdam | Redaktejo: von Liebigweg 26 Amsterdam

GERMANA HORARO ENHAVAS ESPERANTON

Ĝojigan kaj rimarkindan sukceson ni povas komuniki al niaj legantoj: la Germana trajnhoraro estas la unua horaro en la mondo - oni certe rajtas diri tion - kiu enhavas esperantan tekston.
Se vi malfermas la libron, vi trovas, ke la "horarŝlosilo", ĝis nun tradukita nur en anglan kaj francan lingvojn, krome estas presita en nia lingvo. Dum la kongreso en Utrecht, nome de la Germana Federacia Fervojo kaj de la Fervoja Socia Organizo (BSW), unu ekzemplero de la germana horaro estis transdonita al IFEF kiel memordonaco.
La germana horaro estas eldonita en 50.000 ekz, kiuj estas venditaj ne nur en Germanio mem, sed eĉ en Usono, Afriko kaj en ĉiuj Eŭropaj landoj Do ĉie oni nun legas tiun tekston en nia lingvo, samrajte preskaŭ apud la angla kaj franca lingvoj. Bedaŭrinde ne tute samrajta, ĉar la "rimarkigoj por niaj pasaĝeroj" ne jam estas tradukitaj.
Ni esperas kaj petas, ke ankaŭ tiuj kromaj paĝoj de la horarteksto estu tradukataj kiel eble plej baldaŭ.
Ĉiuj legantoj - entute ĉiuj esperantistoj kaj ties konatoj povas helpi. Ju pli ampleksa la eĥo en tiu afero, des pli frue niaj kamaradoj fervojistaj sukcesos atingi ankaŭ ĉi tiun celon. Do gekamaradoj, en kaj eksterlandaj, **ne nur eksciu tiun ĉi novaĵon, sed komuniku al la Germana Federacia Fervojo, Ĉefadministracio en Offenbach (Main) aŭ al Generalbetriebsleitung West, Bielefeld, vian opinion, ĝojon kaj dezirojn.**
Oni esprimu al tia progresema administracio laŭdon el ĉiuj landoj.
Krome niaj amikoj el la diversaj landoj uzu la fakton de tiu ĉi "Esperanto-horarŝlosilo" por instigi siajn fervojajn administraciojn imiti la germanan ekzemplon.
Dependas de vi, gesamideanoj, ĉu la dua paŝo sekvos la unuan. Tiu afero estu nova pruvo por la vere paca kaj internacia efiko de nia lingvo.



Nia organo en nova vestaĵo

Estas evento ne tro grava. Tamen ni fiksu kelkajn pensojn pri tiu momento. Ne estas la unuan fojon, ke okazas ŝanĝo en la ekstera aspekto de nia modesta revuo. Fine ĝi nur estas daŭrigo sur la pli ol dudekjara vojo de ne tre facila komenco en stencilita formo sub titolo «Bulteno» ĝis la nun plej nova modernigita formo. Multaj el ĉiaj gelegantoj certe ankoraŭ memoras pri la «Bultenokapo» komence de la kvindekaj jaroj kun du mondoduonoj meze, enkadrigitaj maldekstre kaj dekstre de du trajnoj trakciitaj per elektra resp. vapora lokomotivoj. Sekvis en 1954 nova kapo kun forte vaporanta rapidtrajno. Bildoj tiam ne aperis, oni ĉefe uzis desegnaĵojn. Nova ŝanĝo okazis en oktobro 1958, kiam la ĝisnuna formo naskiĝis sub nomo «La Internacia Fervojisto». La paĝonombro ampleksiĝis dum la jaroj kaj la enhavo pliriĉiĝis, precipe laŭ faka kaj informa vidpunktoj. Regule ekaperis bildoj kiel bonvenaj akcesoraĵoj al la diversspecaj artikoloj. Tamen post kelkaj jaroj aŭdiĝis voĉoj dezirantaj modernigon kaj speciale forigon de la «funebra aspekto». Post konsultado de la komitato, kiu buŝe kaj skribe povis esprimi sian opinion kaj voĉdonis pri diversaj eblecoj, nun nia organo prezentiĝas en sia plej nova vestaĵo. La titolo perdis la artikolon «La» kaj konsistas nun el klaraj, simplaj literoj. Nia emblemo ornamas la frontpaĝon, karakterizante la tutan aspekton. Ĉio superflua malaperis de tiu paĝo. Por titola bildo estas sufiĉe da spaco inkluzive klarigojn. La distribumaniero de la frontpaĝaj indikoj garantias modernan impreson. Ankaŭ la formato fariĝis alia, nome estas nun DIN A 5, internacie pli kutima. Aplikante iomete pli malaltajn litertipojn, ni ne nur egaligas la presitan tekstkvanton kompare al la ĝisnuna formato, sed eĉ gajnas kelkajn liniojn. Apude ni menciu, ke la indikoj pri sekretariejo, redaktejo kaj bankkonto nun regule aperos en la dorsflanka fino de la titolpaĝo. Tie la leganto ankaŭ trovos la titolojn de la plej gravaj enhavaĵoj kun paĝindikoj. Entute do progreso, kiu certe altiras al nia organo ankoraŭ pli da intereso ol ĝis nun.

Prezidanto

GRAVAJ ENHAVAĴOJ

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio

Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegio

Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisio



F. I. S. A. I. C.
Dopolavoro Ferroviario

I. F. E. F. — I. F. E. A.
Internacia Fervojista Esperanto - Federacio

22-a Internacia Fervojista Esperanto-kongreso

RIMINI (Italio) de la 16-a ĝis la 22-a de majo 1970.

LA LOKA KONGRESA KOMITATO DE LA 22-a I.F.E.F.-KONGRESO

Konstanta Adreso: Via Donato Creti, 61
1-40128 BOLOGNA (Italio).

Lastaj tagoj antaŭ la Kongreso: ĉe «DOPOLAVORO FERROVIARIO».
Viale Regina Margherita, 109
I-47037 RIMINI (Italio).



Aŭdota en majo 1970 en Rimini:
— Estas nur fervojisto kiu povas tiom belege, fajfe allogi minivestitajn knabinojn.

Bildkliŝo: NSB, Oslo.

Italio

Italio estas lando tiel riĉa je historio kaj arto, ke al ĝi mi devus dediĉi kompletajn volumojn, ne nur tiujn ĉi malmultajn notojn, kiuj, tamen, permesos al la leganto havi pri ĝi ne tro konfuzan vidaĵon.

Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Capri, nomoj de mirindaj urboj, kiuj elvokas, je la menso de la aŭdantoj, magiajn viziojn pri lando kie, (laŭ multaj el ili) neniam la suno subiras, kie estas harmonio kaj bongusto, kie ĉiuj kantas belegajn amkantojn, per akompano de gitaroj kaj mandolinoj. Fabela lando kiu, je kontakto kun la realo, ne perdas sian brilon, mi dirus, eĉ la malon: la rememoro beligas, senakrigas la angulojn de neeviteblaj mankoj, grandigas la belecon de sunsubiro, de pentraĵo, de virina rideto, de infana vizaĝo.



Colloseo en Roma.

Colosseo sub luna helo, magio de Venezia, kun ĝiaj palacoj kiuj staras super la akvo, kvazaŭ aŭskultante misteran kanton kiu suriras de la abismoj, Mergellina, Posillipo kiu povos forgesi vin? Kiu povos forgesi la Grotta Azzurra kaj la Faraglioni de Capri, la severan kaj samtempe noblan aspekton de Firenze, plej bela inter la belaj italaj urboj?

Kiu povas forgesi la iam ŝatatan ruĝan palpebrumon de la domoj de la malnova Bologna, je l' krepusko, kiam la unuaj lampoj eklumas, kaj la trembriloj de la sunsubiro speguliĝas en la vitroj de la fenestroj kiel erarlumo, kaj tiu okulumo, kiu iom post iom malaperas por lasi lokon al la vesperaj ombroj, igas nin kvazaŭ necertaj, kiel je la sojlo de mistero. Sed pli bone skribi ion konkrete.

Italio estas, kiel ĉiuj scias, duoninsulo kiu, etendiĝante pli ol mil kilometroj en la Mediteranea maro, ĝin dividas en du basenoj kies trafikvojojn ĝi superstaras. Ĝi enpenetras, ankaŭ, ĝis la centra parto de Eŭropo, tiamaniere ĝi troviĝas en favoraj komercaj rilatoj kun la plej riĉaj kaj evoluaj landoj de la Centra Eŭropo.

Ĝi estas montara kaj montetĉena teritorio, kun granda ebenaĵo, la Pianura Padana triangulforma, lokita inter Alpoj kaj Apeninoj; aliaj malpli vastaj aluviaj ebenaĵoj, troviĝas tie kaj tie laŭlonge de la duoninsulo.

Malmultaj sed belegaj lagoj, enkadrigitaj inter montetoj aŭ montoj, grandigas la ĉarmon de tiu ĉi lando, belega kaj antikva, kies loĝantaro, sobra kaj laborema, fiera kaj imagoplena, samtempe, ĉie estas amata kaj estimata pro sia sindonemo kaj nobla animo.

Italio fariĝis demokrata respubliko kun parlamento formita el du «ĉambroj», deputitaro kaj senato, ambaŭ elektitaj, ambaŭ faras leĝojn kaj voĉdonas budĝeton.

La prezidanto de la respubliko, estas elektebla ĉiun sepan jaron de la parlamento en komuna kunsido, kun partopreno de tri delegitoj po ĉiu regiono por garantii ke la malplimulto estu reprezentata.

Italio, kiu pasintece estis terkultura lando, grandege evoluis la industrion, precipe post la lasta mondmilito. Kvankam mankas la mineralaj rimedoj kaj ĝi dependas grandparte de importado de krudaĵoj, siaj produktoj nun kapablas rezisti la eksterlandan konkurencon kaj ofte ĝin venki.

La itala lingvo apartenas al grupo de novlatinaj lingvoj kaj rekte devenas, per daŭra evoluo el latino, precipe el tiu parolata de la komuna popolo. La literatura lingvo fariĝis la klera lingvo de «Firenze» kiu sukcesis, pere de la verkistoj de la tria jarcento kaj riĉiĝis iom post iom per la alporto de la diversregionaj dialektoj.

Niaj plej famaj poetoj de la tria jarcento estis:

Dante Alighieri kiu verkis la «Dia Komedio»-n unu el la ĉefaj poemoj de la tutmonda literaturo (vi povos ĝin legi ankaŭ en la Esperanta traduko de Peterlongo kun bildoj de Botticelli); Francesco Petrarca kiu verkante sian «Canzoniere» renovigis la vulgaran poezion, kaj Boccaccio kiu lasis al ni la perfektan prozon de «Decameron».

En la daŭro de jarcentoj nia literaturo riĉiĝis je artaj juveloj kaj famaj nomoj inter kiuj mi mencias la plej gravajn: Leon Battista Alberti literaturisto, arkitekto kaj sciencisto; Leonardo da Vinci lerta en ĉiu kampo de la homa scio; Michelangelo Buonarotti eklektika genio unu inter la plej kleraj reprezentantoj de la itala Renesanco; Ludoviko Ariosto kiu speguligis en sia kavalira poemo «Orlando Furioso» la nuntempan animon; Niccolò Machiavello historiisto, dramverkisto, politikisto; Tasso, Parini, Goldono kaj aliaj, aliaj ankoraŭ ĝis Foscolo, Leopardi, Manzoni kies «Promessi sposi» estis tradukitaj en preskaŭ ĉiuj nacilingvoj, ĝis la poetoj Pascoli kaj Carducci ĝis Gabriele D'Annunzio kiuj per siaj signoj gravuris la unuajn jardekojn de la nuna jarcento.

Samtempe ekfloris en Italio ankaŭ la pentrarto kaj muziko kiuj donis al Italio kaj al la mondo la verkoj de Giotto, Leonardo kaj Michelangelo, Piero della Francesca kaj Botticelli, Raffaello kaj Tiziano, Tintoretto kaj Caravaggio, Carracci kaj Guido Reni por mencii nur la plej konatajn, kaj la muzikistoj: Metastasio, Pier Luigi da Palestrina, Vivaldi, Rossini, Bellini, Verdi, Puccini, Mascagni, Leoncavallo, Giordano kaj Respighi.

Ankaŭ en la arkitektura kaj skulpta kampoj, monumentoj, preĝejoj kaj palacoj atestas kiel mirinda serio de artistoj honorigis la «belan landon kie «si» (jes) sonas».

Tiu ĉi vidiĝas eksterordinara lando, benita de Dio, kiu, skribis Mazzini «donis al ĝi, kiel limoj, la du superbelaĵojn de Eŭropo, simboloj de eterna kvieto kaj de eterna movo: Alpoj kaj maro».

Venu do, profitante la kongreson, en tiu ĉi mian adoratan landon, mi estas certa ke vi ĝin amos kiel mi amas ĝin.

Delvina Gimelli

*



RIMINI — ARKO DE AŬGUSTO: Oni vidas la plej antikvan de la romaj arkoj.

Ĝi estas starigita dum jaro 27 a.K. honore al imperiestro Aŭgusto.



— Ne imagu ke vi .. ankaŭ venontjare rajtas al vitaminkuraco, aŭ partoprena en Esperanto-Kongreso!

Bildkliŝo: NSB, Oslo.



ADMINISTRAJ INFORMOJ

RAPORTO DE LA KASISTO 1969

Enspezoj

Kotizoj landaj asocioj	fr. 8 147.57
Kotizoj izoluloj + adoptantoj	» 693.75
Abonoj	» 22.50
Rentumo	» 132.30
Diversaĵoj	» 40.85
Pli-elspezoj	» 581.49
	fr. 9 618.46

Elspezoj

Presado de LIF	fr. *6 720.85*
Afrankoj LIF	» 1 569.95
Administrado	» 419.50
Vojaĝoj kaj repr.	» 106.80
Estrarkunsidoj	» 316.80
Elkotizoj	» 78.00
Sonbendaparato	» 270.00
Diversaĵoj	» 136.56
	fr. 9 618.46

Bilanco je la 31-a de dec. 1969.

Aktivoj.

Bilanca saldo je 1.1.1969		fr. 214.91
Deponlibro Thurg. Kant. Bank	fr. 2 266.90	
Ŝparlibro Thurg. Kant. Bank	» 149.50	
Konto-Korento Thurg. Kant. Bank	» 71.45	
Kaso	» 60.42	» 2 548.27
Nepagitaj kotizoj 1969		» 750.00
Inventario		» 338.90
		fr. 3 852.08

Pasivoj.

Havaĵo 1.1.1969	fr. 2 573.26
Kongresa Garantia Fonduso	» 556.50
Antaŭpagitaj kotizoj	» 458.65
Bilanca saldo 31.12.1969	» 263.67
	fr. 3 852.08

Romanshorn, la 6-an de januaro 1970
la kasisto: O. *Walder*

REVIZORA RAPORTO

Hodiaŭ la subskribintaj revizoroj kontrolis la librotenadon de la jarkalkulo 1969. Ni konstatis, ke la enskriboj harmoniis kun la pruviloj. La bilanco estas en plena ordo. La saldopruviloj pri la deponlibro, la ŝparlibro kaj la kontokorento, do de la banka posedaĵo kongruas kun la enskriboj.

La kaso kaj la librotenado estas tre zorge kaj fidele administrata kaj ni dankas al kasisto por la sperta laboro.

Krome ni konstatis la ekziston de la protokoloj kaj de gravaj korespondaĵoj por la arkivo. La prezentitan liston pri pagitaj kotizoj ni ekzamenis kaj akceptis.

Romanshorn, la 12-an de januaro 1970.

A. Hunziker. H. Hanselmann.
Hans Noll.

MEMBROSTATO DE IFEF 1969

Lando	1969	1968*
Aŭstrio	175	175
Belgio	25	25
Britio	39	31
Bulgario	**	250
Ĉehoslovakio	60	60
Danio	82	82
Finnlando	33	33
Francio	280	280
Germanio	850	650
Hispanio	205	205
Hungario	201	201
Italio	109	109
Jugoslavio	95	95
Nederlando	117	117
Norvegio	60	60
Polio	25	25
Rumanio	20	—
Svedio	146	145
Svisio	110	110
Izolaj membroj	6	1
Adoptitoj	63	1
	2701	2650

* enkalkulita la kotizoj pagitaj nur 1969
** spite de paginvitoj nek pago nek respondo.

Divido de la kotizoj.

Landaj kotizoj	1968	fr.	135.00
	1969	»	7 817.57
	1970	»	195.00
Izolaj membroj	1969	»	31.00
	1970	»	9.00
Adoptantoj	1969	»	399.10
	1970	»	237.00
	1971—72	»	17.65
		fr.	8 841.32

En la membrostatistiko vi trovas nur 63 adoptitojn, inkl. estas 20 Ĉeĥoslovakio, 20 Rumanio kaj 10 Polio. 70 kotizoj de 1969 restas je dispono en 1970, tamen sen transskribo de tiu kotizaro al postaj jaroj. La statistiko menciu nepre nur *membrojn* kaj ne kotizojn.

*

Serĉataj estas:

Ekzempleroj de *«La Fervojisto»*, aperintaj inter la du militoj. Ni petas vin sendi ilin al la sekretariejo.

Same estas petataj *kongresinsignoj* de la IFEF-kongresoj de Aarhus (1949), Salzburg, Paris, Lindau, Utrecht, Stockholm, Linz kaj Helsinki. Kiu ne plu bezonas aŭ havas superfluan tian insignon, bonvolu same sendi ĝin al la sekretariejo.

*

La estraro ricevis tiom multe da bondeziroj kaj gratuloj okaze de la nova jaro kaj antaŭaj festotagoj, ke ne eblas danki al ĉiuj afablaj sendintoj persone. Bonvolu, karaj geamikoj, akcepti nian sinceran dankon ligitan kun samkoraj reciprokaj deziroj per ĉi tiuj vortoj.

IFEF-estraro

*

En Hamar, Norvegio mortis en januaro nia fidela membro, pensiumita librotenisto Omar Pehrsen, en aĝo de 80 jaroj. Li ripozu en paco!

*

Kongresproponoj pritraktendaj dum la 22-a IFEF-kongreso

Kongrespropono 1

La IFEF-estraro proponas ŝanĝi art. 10, dua alineo de la Ĝenerala Regularo de IFEF jene:

«La baza jarkotizo pagenda de la landaj asocioj kaj de individuaj membroj estas sv.fr. 4.— po membro. Ĝi inkluzivas la abonon de «Internacia Fervojisto».»

Komento: Jam la budĝeto 1970 akceptita de la komitato en Avignon antaŭvidas deficiton. Je la 1.1.1970 altiĝos la prezo de IF je 10 %, multaj kromaj elspezoj daŭre altiĝas. IFEF kompare kun sia agado postulas la plej malaltan kotizon el ĉiuj esperantistaj organizaĵoj, ĉefe kiam se oni konsideras la ricevon de tiom riĉenhava oficiala organo. La budĝeto 1971, diskutota en Rimini, baziĝos sur la plialtigita kotizo, ĉar estus sencele trakti la enspezojn laŭ la ĝisnuna kontribuo.

Kongrespropono 2

Komitatano Greutert (Svislando) proponas reelekti la ĝisnunajn estraranojn por laborperiodo 1970—72 en siaj respektivaj funkcioj. Tio nome koncernas: prezidanto J. Giessner, vicprezidanto G. Sredić, sekretariino E. Kruse, kasisto O. Walder, redaktoro P. J. Krogstie.

Komento: La estraranoj meritas tiun reelekton. Demisio ne alvenis. Propono de plia kandidato mankas.

Kongrespropono 3

Nome de FFEA la gekomitatanoj Lemonnier kaj Coyac prezentas jenan proponon:

«Inviti oficialajn instancojn, kulturajn, socialajn, turismajn, ktp. por ĉeesti unu aŭ plurajn aranĝojn de IFEF-kongresoj, por ke, dank'al la tiea vera internacia etoso, ili spertu la praktikan efikon de Esperanto.»

Komento: En Avignon, malgraŭ bone prizorgitaj invitleteroj al diversaj instancoj, la rezultoj ne respondis al nia espero. Tial estus dezirinde ke, estontece, ne nur per leteroj sed ankaŭ per rektaj klopodoj, la organizantoj provu konvinki tiajn instancojn ĉeesti, eĉ parte, unu programeron. La rezulto atingita ĉe la Asocio de Staciestroj estas kuraĝiga kaj esperigas novajn sukcesojn.»

Kongrespropono 4

Nome de DEFA komitatano Hauge proponas, ke la komitato dum la 22-a IFEF-kongreso findecidu pri la kongresloko de la 25-a IFEF-kongreso.

Komento: Estas grava Jubilea Kongreso kaj certe estas deziro de ĉiu IFEF-ano, ke ĝi estu solena kaj festa. Pro tio la aranĝontoj bezonas multan tempon por fari la diversajn aranĝojn laŭ plej bona kvalito.

Ankaŭ estas avantaĝo, se oni sufiĉe frue komencas la propagandon kaj substrekas la jubileon.

Por eviti vanajn riskojn, speciale ekonomiajn, estas necese, ke la aranĝontoj jam nun povas certe kalkuli je la kongreso.

Jam antaŭ unu jaro la plej bonaj hoteloj en Danio estis okupataj dum granda parto de 1973, kaj do estas necese jam nun rezervi, kaj oni nur povas tion kun ekonomia garantio al la hotelo.

Kongrespropono 5

Nome de PFEF komitatano Nawrowski proponas la «enkondukon de dumviva membreco por IFEF-anoj je dekobla jara kotizpago.»

Komento: Aliaj organizaĵoj delonge donas tian favoron al siaj membroj, ekz. UEA kaj landaj asocioj.

Kongrespropono 6

Nome de PFEF komitatano Nawrowski proponas la «fiksigon de la IFEF-kotizoj ne en ned. guld. aŭ svisaj frankoj, sed en UL-steloj aŭ en int. respondkuponoj je kurzo publikigita en la Jarlibro de UEA. La jarkotizo egalu por unu jaro 12 UL-steloj (st) aŭ = 6,66 int. respondkup. (rpk). Unuopuloj devas pagi rondigitan sumon de 7 rpk.»

Komento: Tiu internacia kurzo ebligos presigi la kotizon en la Ĝen. Reg. senŝanĝe, kp. art. 10 de la Statuto.

Kongrespropono 7

Nome de PFEF komitatano Nawrowski proponas «Redukton de la IFEF-kotizoj por gejunuloj je duono aŭ triono de la kotizo, t. e. pojare 6 resp. 8 st. aŭ 3,33 rondigite 3 resp. 4,44 rondigite 4 rpk.»

Komento: kiel ĉe kongrespropono 5.

Kongrespropono 8

Nome de PFEF komitatano Nawrowski proponas: «La kongresproponoj devas esti forsenditaj, anstataŭ atingi la ĉefkomitatanon, plej malfrue la 31-an de decembro por esti pritraktotaj dum la sekvanta komitatkunsido, decidas la poŝtstampilo, kp. art. 24 de la Statuto».

Komento: Ofte la polaj proponoj ne estas akceptitaj aŭ devis esti revokitaj pro kelktaga prokrastita alveno (kulpo de la poŝto). Se ni fiksos kiel decida la poŝtstampilon, ne ekestos plu tiurilataj miskomprenoj.

Kongrespropono 9

Nome de PFEF komitatano Nawrowski proponas: «La komitatanoj ne povas ricevi kompenson de la Federacio, krom en esceptaj kazoj motivigitaj, kp. art 25 Stat.»

Komento: Tio koncernas nur komitatanojn el orientaj landoj. La egaj devizaj limigoj kaj malpermesoj malebligas elporti el orientaj landoj devizojn por kovri la partoprenkostojn en kongresoj en okcidentaj landoj. Se ekzistas fonduso por kovri administrajn kaj vojaĝajn elspezojn de la estraranoj kaj ĉefkomitatano, ĝis nun ja el okcidentaj landoj en kiuj tiuj malfacilaĵoj ne ekzistas, justa estas la propono asigni el tiu fonduso ankaŭ kompenson por la komitatanoj el orientaj landoj.

*

NORVEGA FONDUSO

Tiuj IFEF-anoj, en unua vico komitatanoj, de nepagipovaj landoj, kiuj deziras iom da monhelpo el la rentumo de la Norvega Fonduso, por povi partopreni en la 22a kongreso de IFEF en Rimini, tuj kaj nepre antaŭ la 15an de marto 1970, turnu sin al la sekretarino de IFEF, S-ino Elfride Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio.

*

Tagordoj por la kunsidoj dum la 22-a IFEF-kongreso en Rimini

Tagordo por la I-a kunsido de la Estraro-Komitato (ne-publika)

1) Malfermo kaj konstato de la mandatoj
2) Diskuto pri la estrarelekto
3) Diskuto de kongresproponoj
4) Statut-problemoj
5) Kontaktoj al ATC kaj FIATC
6) Diversaĵoj

Tagordo por la II-a kunsido de la Estraro-Komitato (publika)

1) Malfermo kaj konstato de la mandatoj
2) Resumado de raportoj de landaj asocioj
3) Raporto pri la komitata laboro
4) Plua traktado de la kongresemblemoj
5) Kontaktkunveno, faka prelego en Universala Kongreso Vieno
6) Laborplano — planita IFEF-afiŝo
7) Dato de la IFEF-kongresoj
8) Libera diskutado

Tagordo por la plenkunsido (publika)

1) Malfermo kaj konstato de la mandatoj
2) Ricevitaj telegramoj kaj leteroj
3) Kongresraporto 1969 Avignon
4) Estrara jarraporto
5) Raportoj de komisionoj kaj komisiitoj
   5.1. Terminara Komisiono
   5.2. Fakprelega Komisiono
   5.3. Junulara Sekcio
   5.4. Komitatano A
6) Kongresproponoj
7) Budĝeto 1971
8) Estrarelekto
9) Elekto de revizoroj
10) Elekto de kongreslokoj 1971/72
11) Libera diskutado
12) Resumo kaj fermo.

Tagordo por la Kunsido de la Terminara Komisiono

1) Regularo — Laborskemo
2) Slipara vortaro
3) Stato de la traduklaboro
4) Diversaĵoj

Tagordo por la kunsido de la Fakprelega Komisiono

1) La jaro inter Avignon kaj Rimini; raporto de W. Brandenburg.
2) Pri preparoj kaj prezentado de kongresaj fakprelegoj; rekomendoj kaj diskuto.
3) Prelego-temoj de la 23-a kongreso.
4) Fakprelegoj en la 54a UK en Helsinki kaj planoj por Vieno.
5) Proponoj de traktindaj temoj; sugestoj pri prelegoj; tradukado de kongresprelegoj, distribuado kaj efikoj; laborplano de IFEF.
6) Diskuto pri ŝanĝproponoj por la kongresa regularo koncerne la fakprelega laboro.

Tagordo por la kunsido de la Junulara Sekcio

1) Malfermo
2) Raporto pri la farita laboro (D-ro Ferenczy)
3) Diskuto
4) Elekto de gvidanto de la Junulara Sekcio
5) Pritrakto de la laborplano
6) Fermo de la kunsido.

La ĉefkomitatano
K. Greutert.

POR LA JUNULARO

TEJO kongresos en Graz, Aŭstrio en 1970.

La 26-a Internacia Junulara Kongreso de TEJO okazos en 1970 en Graz, ĉefurbo de aŭstria liglando Stirio. Graz estas malnova urbo kun multaj vidindaĵoj. La kongresa programo enhavos la tradiciajn kongreserojn plus plurajn novaĵojn.

TEJO post Tyresö

Rimarkindan ŝtupon pluiris TEJO en la 25-a Internacia Junulara Kongreso en Tyresö, Svedio, komence de aŭgusto. La kongresa temo «Junularo kaj Socio» ekestigis abundan diskuton pri la rolo de TEJO rilate al la Junularo kaj Socio.

TEJO vastigos la diskuton pri sia pozicio inter la opaj landaj sekcioj kaj tiel klopodos akiri plej vastan formadon de opinio inter siaj opaj membroj. La revuo «Kontakto» estos la ĉefa forumo por aperigo de la kontribuaĵoj en tiu diskuto.

Lau la TEJO Novaĵoj kompilis:
D-ro I. Ferenczy.

*



Zamenhof-vespero ĉe la fervojista fakgrupo en urbo Györ, Hungario.

La 12-an de decembro 1969 okazis la solena jarkunveno de la Fervojista Esperanto-Fakgrupo en urbo Györ. Festparolis s-ro L. Tölgyesy, profesoro. Ĉeestis 32 gekolegoj. La solenaĵon sekvis komuna vespermanĝo. Estas interese, ke la fakgrupo akceptis plurajn eksterlandajn gastojn en la pasinta jaro. Kelkaj membroj esploras la historiajn dokumentojn de la urba esperantista movado. Oni povis konstati, ke jam en la jaro 1912 komenciĝis vigla movado, funkciis pluraj lingvaj kursoj. Ankaŭ esperantista gazeto aperis en urbo Györ sub titolo: «PANONIO» tiutempe.

D-ro I. Ferenczy.

VASUTEGÉSZSÉGÜGY (fervojsanitara servo). La 2-a n-ro el la jaro 1969 enhavas esperantlingvajn resumojn. Speciale mi proponas al la fervojmedicinistoj la jenajn artikolojn: 1) La dividigo de hipertensio en la medio de aktivaj fervojistoj. 2) La kronika bronkito kaj la perlaborkapableco. 3) La aktualaj problemoj de la malsano: discopathia. Interesuloj skribu al la redakcio kaj petu ekzempleron.

D-ro Imre Ferenczy.

*

En LIF 6/69 vi povis legi ĝeneralan artikolon pri rilatoj inter IFEF kaj FISAIC sub titolo «Eksteraj rilatoj».
Hodiaŭ ni publikigas interesajn spertojn, kiujn faris malnova dana IFEF-membro agante samtempe por IFEF kaj FISAIC, kaj petas sekvi tian aktivecon.

Praktika agado de dana IFEF-ano por FISAIC

Jam ĉe la IFEF-kongreso en Zürich 1955 la prezidanto (tiama) de FISAIC, s.ro M. Mollion interesis sin pri la esperantomovado, kaj ĉar li estis bonega organizanto, li tuj konstatis, ke pere de la landaj sekcioj de IFEF estis eble krei kontakton kun la kulturaj fervojistaj organizoj en landoj ,kiuj ne jam estis aliĝintaj al FISAIC.

Tio validis ankaŭ por Danlando.

S.ro Mollion petis min, ĉu mi volis klopodi krei kontakton inter niaj diversspecaj hobiistoj, kaj starigi asocion, kaj poste aligi ĝin al FISAIC. —

Estis malfacila tasko.

Tamen post hejmenreveno kun helpo de aliaj esperantistoj mi aranĝis kunvenon, al kiu venis interesuloj.

Hazarde fraŭlino Lemmonier estis en Århus tiun vesperon, kaj ŝi promesis rakonti pri FISAIC kaj la franca asocio UAICF.

La sukceso de tiu kunveno ne estis grava.

En la daŭro de proksimume du jaroj ni tamen sukcesis starigi asocion, kiun ni nomis Hobiosekcio de Dana Fervojista Sporto- kaj Libertemp-Asocio kaj aligis ĝin al FISAIC.

Tio montras, ke s.ro Mollion bone pensis, ke li pere de la IFEF-anoj sukcese ankaŭ povis atingi ion.

Nun stariĝis la demando, ĉu la IFEF-anoj ankaŭ povis kaj volis entrepreni ion en medioj de FISAIC?

Kaj jen ekzemplo:

Kiam nia hobiosekcio realiĝis, oni elektis min sekretario.

Tial mi devis aranĝi la partoprenon en ekspozicioj kaj festivaloj de FISAIC. Por la ampleksa korespondado mi uzis nur Esperanton, sed kompreneble mi aldonis la adreson de taŭga tradukanto.

La unua aranĝaĵo, en kiu nia sekcio partoprenis, estis la muzikfestivalo de FISAIC en Nancy (Francio), kun 10 orkestroj el 10 landoj.

Mi akompanis nian orkestron kiel interpretisto.

Ĉe la alveno en Nancy helpis nin kolego J. Chapellier.

Dum la tuta aranĝo kolegino Odette Estrade estis nia tradukistino, kaj tiu ĉarma kolegino vere vekis la intereson pri Esperanto ĉe la muzikistoj, kiuj ege enviis min, ĉar ofte mi estis cirkaŭbrakata de ŝi.

Ili promesis lerni Esperanton.

Sed la interkompreno de la dek diverslandaj orkestranoj estis tre limigita, kaj

tial ĉe kunveno inter la aranĝintoj kaj la estroj de la orkestroj kun iliaj tradukistoj mi atentigis ilin pri Esperanto kiel facilan interkomprenilon. La rezulto de tiu muzikfestivalo estis, ke pluraj en la posta vintro partoprenis esperantokurson.

La postan jaron ni vojaĝis al artekspozicio en Munkeno, kie min i.a. helpis kolego K. Simon.

Ĉar mi estis la sola reprezentanto de nia lando, la efiko ne estis tiom grava kiel en Nancy.

Post tio mi vojaĝis al artekspozicio de FISAIC en Budapest, kie min helpis kolegoj I. Bacskai kaj Simon Ĉora, kaj ni agitis por Esperanto.

Ili miris, ke mi tiel flue povis interparoli kun la hungaroj kaj tial konfesis, ke Esperanto estas bezonata . . .

Mi vidis kaj eksciis multon pri la vivo kaj cirkonstancoj de hungaraj kolegoj, kion la aliaj reprezentantoj ne eksciis.

Ĉe la filateli-ekspozicio en Mainz, Germanio, mia esperantista kontaktulo forestis, sed ĉe la akcepto en la urbdomo la ĉefurbestro subite alparolis min en Esperanto.

Ni interbabilis, ĝis kiam la urbestro devis fari sian bonvenigan paroladon.

En tiu parolo li subite ŝanĝis al Esperanto kaj petis min saluti la esperantistojn en mia lando.

Tio tre mirigis la aliajn, kiuj scivoleme demandis: «En kiu lingvo vi parolis kun la urbestro?»

Ofte estas eble fari ion por Esperanto, ekzemple kiam ni fondis nian filatelistan klubon, mi havigis al ĝi kontakton kun filatelistoj en 17 landoj per Esperanto.

J.C.

*



EL LA FERVOJISTA MONDO

Francio:

JARKUNVENO DE FFEA

La franca sekcio de IFEF aranĝis sian jarkunvenon la 6-an kaj 7-an de decembro en Parizo.

Ĉeestis ĉirkaŭ 80 personoj inter kiuj 16 gekolegoj el Aŭstrio, Belgio, Britio, Germanio, Nederlando, kaj la sekretariino de la IFEF-estraro. Nia kolego De Jong ankaŭ ĉeestis. Reprezentantoj de la staciestroj kaj de SAT-amikaro salutis la dimanĉan kunsidon honorigita per la afabla ĉeesto de S-ro Pahin, inĝeniero kaj ĝenerala prezidanto de UAICF, la franca sekcio de FISAIC.

Nova estraro estis elektita: k-goj Villeneuve, Bernier, Coyac, Robert, Turbelier, Audureau, Würmser, S-inoj Bernier, Mousset, F-ino Lhermitte. Kiel prezidanto, k-go Villeneuve anstataŭos Delaquaize, kiu forlasas la postenon post sesjara prizorgado. Kvinkapa komisiono transprenas la redaktadon de la monata bulteno Esperanto-Fervojisto, kiu estos alimaniere prezentita el de januaro.

Kolorfilmo pri Avignon, sonorigita kaj unuhora, estis prezentita. Distra vespero kaj agrabla tagmanĝo kunigis gaje la ĉeestintojn malgraŭ la nekutimaj frosto kaj neĝo. La venontjara jarkunveno okazos en Tours je decidota dato.

*

Norvegio:

Samtempe kiam IFEF en 1969 povis festi sian 60-jaran jubileon, la norvegaj fervojistaj gesamideanoj celebris la 20-jaran jubileon de starigo de Norvega Esperantista Fervojista Asocio — NEFA.

En kunlaboro kun Norvegaj Ŝtatfervojoj — NSB, aranĝiĝis grandskale tutlanda varbigado al la fervojista Esperanto-movado.

En ĉiu norvega deĵorejo pendis propagandafiŝoj por Esperanto, eldonita ne de la esperantistoj, sed de la fervojo.



Cetere aranĝiĝis migranta ekspozicio, kiu staris en la fervojistaj kantinoj en la plej grandaj stacidomoj, ĉiuloke dum 2 semajnoj, nome en Hamar, Trondheim, Bergen, Stavanger, Kristiansand, Drammen, kaj fine en Oslo.

La bildo montras de la inaŭgurado de la ekspozicio en Hamar dum la 23an de junio 1969, Per Johan Krogstie montras, kaj la sekretario por socialaj aferoj kaj reprezentanto por la sindikato de la fervojistoj rigardas kun granda intereso.

(Fotokliŝo: NSB, Oslo)



FERVOJNOVAĴOJ

Trakkonstruado antaŭ nova epoko.

La tute novspeca trajno por estonte renovigi trakojn mezuras kelkajn cent metrojn. Ĝi konsistas grandparte el ordinaraj platvagonoj. Per rapideco de ses ĝis sep centimetroj po sekundo, do pli ol 200 metrojn po horo, la konstrutrajno malrapide moviĝas antaŭen. Ĝia antaŭa parto ankoraŭ ruliĝas sur la malnova trako, dum la radoj de la malantaŭa duono jam staras sur la novaj reloj. La fakta renovigo de la trako okazas per diversaj specialmaŝinoj en la mezo de la trajno.

Ankaŭ ĉiun necesan materialon la trajno mem kunportas. Sur la antaŭa parto kuŝas la novaj reloj 120 metrojn longaj, sur la malantaŭa la novaj ŝpaloj. La eluzita materialo estas kolektata laŭ vico inversa, nome sur la antaŭa parto la malnovaj ŝpaloj, sur la malantaŭa la malnovaj reloj. La ĝisnuna trako estas demuntata ne longe antaŭ trajnmezo. Post kiam jam antaŭe la relfiksiloj estas forigitaj, la reloj nun flanken estas



direktataj kaj supren metataj. Tiel la malnovaj ŝpaloj fariĝas liberaj. Oni nun povas ekpreni ilin per speciala levilo kaj transporti ilin per senfina bendo al la antaŭa parto de la konstrutrajno.

Post kiam la malnova trako estas demuntita, la sekvantaj maŝinoj nivelas kaj densigas la balaston. La ekzaktan situacion de la nova trako oni atingas helpe de elektronika direktado de la konstrumaŝinoj. Nur en ĉi tiu meza parto de la trajno kunveturas du maŝinoj sur dikegaj pneŭmatikoj, kiuj tial ne bezonas relojn. Rekte malantaŭ ili la novaj ŝpaloj — same per senfina bendo — jam estas muntataj kaj la novaj reloj metataj sur ilin de sur la trajno. Sub la sekvonta vagono sidas du laboristoj kaj — malrapide preterveturante — ili surmetas ambaŭflanke la necesajn fiksilojn sur ĉiun ŝpalon. Tuj poste sub la sama vagono sekvas alia, denove mekanika laboro, nome turnfiksado de la ŝraŭbingoj. De nun la malantaŭa trajnparto jam ruliĝas sur la novpretigita trako. La malnovaj reloj estas detranĉataj sur la trajno en pecojn kun longeco de 120 metroj. La trajnon tuj sekvas stopmaŝino kaj balastplugilo, kiuj finplenumas la laborojn.

La tuta trajno nur bezonas proksimume 60 deĵorantojn. En la ĉirkaŭaĵo de Frankfurt/Main oni ŝanĝkonstruis 3.6 km da trako en pli malmulte ol 2 tagoj. Antaŭ 20 jaroj oni estus bezoninta por la sama laboro 100 homojn dum 100 tagoj. Kvin ĝis sep el tiaj potencaj maŝinoj kapablas plenumi la tutan trak-konstruprogramon de la Germana Federacia Fervojo.

Ekstrakte tradukis
el «DB-Pressedienst» 1/69
kaj «DB-Kundenbrief» 8/69
J. Giessner

La Svisaj Fervojoj

Norveglingve verkita de Tor Wisting, al Esperanto de Per Johan Krogstie.
De la presorgano de Norvegaj Ŝtataj Fervojoj «Vårt Yrke».
Fotokliŝoj: Norvegaj Ŝtataj Fervojoj.

La hodiaŭa Svisio estas konata kiel eminenta industrilando, kie produktaĵoj kiuj estas rezulto de teĥnika lerteco kaj forta kapitalo ludas gravan rolon.

Menciinde estas optikaĵoj, horloĝoj, ĥemia kaj elektronika industrioj.

La turismo estas signifoplena, kun longjaraj kaj altkvalitaj tradicioj.

La svisa agrikulturo kun sia dombestaro, estas internacie famkonata. Kiam temas pri ekonimiaj aferoj, Svisio estas la financcentro de Eŭropo.

Tiu flanko de Svisio estas intertempe tute diferenca de kia lando estis en la komenco de la pasinta jarcento.

Tiam agrikulturo kaj dombestbredado kune kun arbarekspluatado estis la plej gravaj okupoj.

Konatajn naturajn rimedojn, kiuj povas esti fundamento por starigo de grava

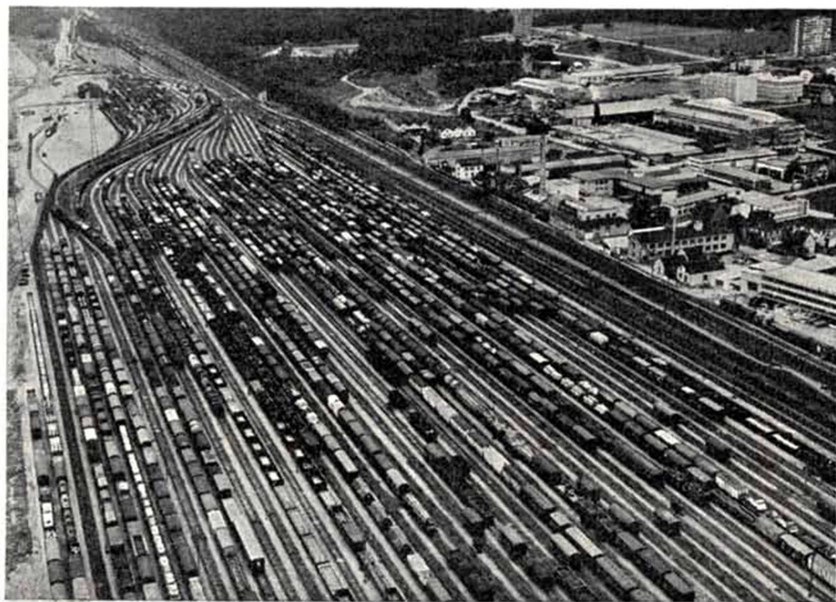
industrio oni ne konis, kaj la industria revolucio kiu venis en la cetera kontinento ĉirkaŭ la nov-cento, neniam okazis en Svisio.

Alie en Eŭropo la industria revolucio efikis fortajn postulojn de pli bonaj komunikiloj, kaj multloke la ekkonstruado de industrio dependis de samtempa konstruado de komunikiloj.

Tio estas la kialo por konstrui la unuajn eŭropajn fervojojn, sed ĉar Svisio tute diferenciĝis de la cetera Eŭropo, la bezono de fervojoj tie en la 1830—40 jaroj estis tre modesta.

La ĉefa bremsilo por rapida kreskado en ekonomia signifo, estis la memstareco ĉe la unuopaj kantonoj rilate al dogano kaj monopolo en la komerco.

Pro tio la komerco forte limiĝis, kaj cetere mankis fundamento por enlanda fervojtrafiko.



La manovra stacio de Basel.

LA FERVOJOJ VENAS

Fine de la 1830-jaroj okazis en Svisio intensa diskutado en la politika tereno pri la valoro de fervojkonstruado.

Ekestis tiam multaj planoj, multaj el ili estis eĉ antaŭ sia samtempo.

La plej gravaj punktoj de akuzo kontraŭ la planoj, estis nature la altaj konstruelspezoj en tiu montlando, rilate al la modesta trafikfundamento kiu vere ekzistis.

Spite de ĉiaj kontraŭaj argumentoj, la unua svisa fervojo, la 9an de aŭgusto 1847 malfermiĝis por trafiko.

Tio estis la 32 km longa linio inter Zürich kaj Baden, kiu krom pasaĝertransporto, ankaŭ prizorgis la transportadon de la ĉiutaga bezono de bulkoj por la matenmanĝo.

La bulkoj bakiĝis en Baden, kaj la tasko de la fervojo estis transporti ilin al ĉiuj vilaĝoj laŭlonge de la linio.

Tial ĝia karesnomo «Matenpan-ekspreso» estis tute natura.

La Zürich—Baden-fervojo estis oficiale la unua svisa fervojo, sed rimarkinde estas ke oni 3 jarojn antaŭe malfermis 2 km. longa fervojo kiel parcelo de la linio Strasbourg—Basel.

En 1848 organiĝis la Svisa Federacia Respubliko, kaj de tiu jaro venis seriozaj fervojplanoj el ĉiuj kantonoj.

Leĝo de 1852 lasis al privataj entreprenoj la konstruadon kaj funkcian servon de la fervojoj, kaj ekestis granda aro da fervojkompanioj.

Multaj el ili havis tro lokalan fundamenton, tial ili devis ĉesi jam en la lasta duono de la antaŭa jarcento, kaj post popola voĉdono en 1898, oni decidis naciigi ĉiujn privatajn kompaniojn.

La kvin plej grandaj el ili komence transiĝis al la ŝtato, kaj la 1an de januaro 1902, la unuaj trajnoj de SBB — La Svisaj Federaciaj Fervojoj, veturis laŭlonge de la relvojoj en la Alplando.



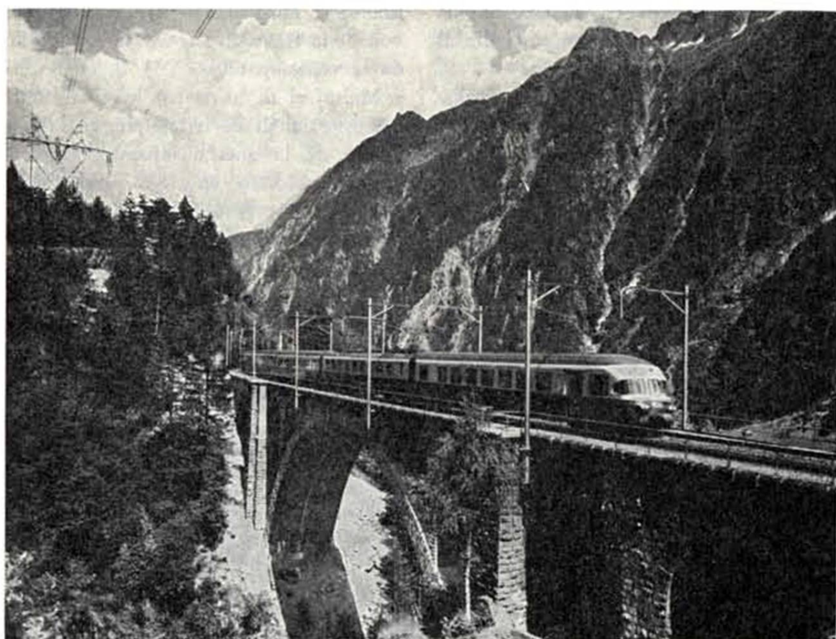
Peza vartrajno survoje malsupren laŭ la Gotthardfervojo al Italio.

LA GOTTHARDFERVOJO

La plej impona de la multaj grandiozaj svisaj fervojoj, estas la Gottharfervojo, kiu interligas Eŭropon norde kaj sude de la Alpoj. Ĝi eniras la mallarĝan Reŭssvalon, daŭre ĝi leviĝas supren la valflanko en pluraj turnotuneloj, kaj kun maksimuma ascendo je 27 ‰, antaŭ ol ĝi eniras la 15 km. longan Gotthard-tunelon.

En la sudflanko estas simila sistemo da turnotuneloj, antaŭ ol la fervojo descende atingas la Tessinvalon.

La ekkonstruado de tiu fervojo okazis



La TEE-trajno «Gottardo» inter Zürich kaj Milano sur la Meienreussponto.

en 1872, kaj finkonstruita ĝi estis la 29an de februaro 1880.

La du labortaĉmentoj, kiuj dum 8 jaroj, de ambaŭ flankoj de la monto traboris ĝin por renkonti unu la alian mezvoje, tre precize laboris, kaj ili rikoltis senliman respekton, ĉar kiam ili renkontiĝis la vario nur estis bagatela: 5 cm. en la alteco kaj 33 cm. en la larĝeco laŭ la tunelvandoj.

Malfacilaĵoj estis abundaj, kaj okazis multaj mortakcidentoj.

La «patro» de tiu fervojo estis inĝeniero Lois Favre.

Li mortis ½ jaron antaŭ la fervojo pretkonstruiĝis, kaj je lia honoro, lia bildo estis la unua objekto kiu transportiĝis tra la tunelo.

Kristnaskvespere 1881 la unua trajno veturis la tutan fervojon, kaj la 22an de majo 1882 estis oficiala inaŭguro kun grandioza festo kiu daŭris dum tri tutaj tagoj.

ELEKTRIZADO

Elektra trakcio frue enkondukiĝis en Svisio.

Jam fine de la 1880-jaroj la unuaj tramvojoj kaj montaraj fervojoj elektriziĝis, kaj en 1899 venis en la vico al la unua ordinara fervojo.

Dum la unuaj dek jaroj de nia jarcento, okazis granda evoluo, kaj pro sia elektroteknika industrio, la svisoj kreis por si mondfamecon por la vasta esplorado kaj pioniragado koncerne elektrizado de la fervojoj.

Ankaŭ kiam temas pri dizela trakcio, Svisio povas montri al fundamenta esplorado, ĉar Rudolf Diesel konstruis la unuan uzeblan dizellokomotivon ĉe la uzinoj en Winterthur.

LA TRANSIT-TRANSPORTOJ TRE SIGNIFOPLENAJ

La situo de Svisio en la centro de Eŭropo, estis en la unua jarcento je granda signifo por la ekonomio de la fervojo, kaj la transittrafiko konstante kreskas.

Ankaŭ krudaj materialoj kaj nutraĵoj en la landon, kaj industriproduktaĵoj eksterlanden, grandparte transportiĝas per fervojo, — eĉ se ankaŭ la ŝiptransporto laŭlonge de la Rejno al la haveno en Basel estas signifoplena.

Supre de Basel la Rejno intertempe estas uzebla kiel transportvojo, kaj oni devas transŝarĝi la varojn.

Kiam temas pri la transit-transportoj, 90 % el ili okazas en la direkto nordo-sudo.

Ili sumiĝas je 25 % de la vartransport-laboro de SBB, kaj de la transito ne malpli ol 75 % okazas tra Basel.

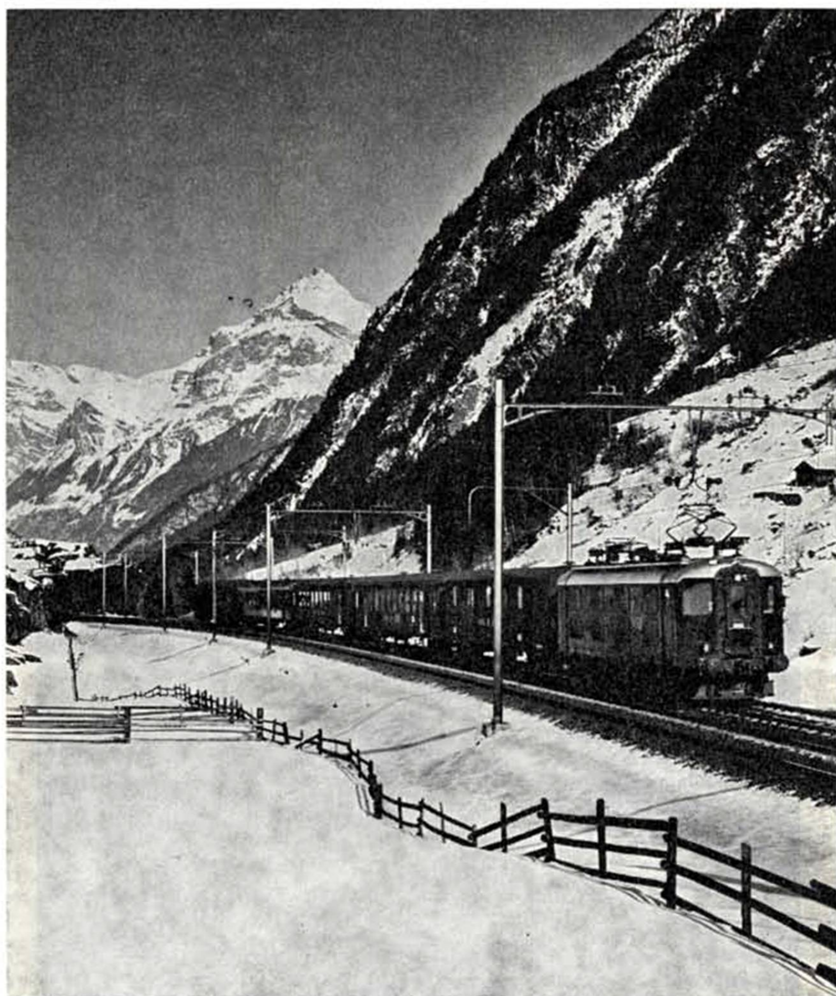
La plejparto venas de Germanio, entute 37 % — de Italio venas 29 % — de Francio 17 %, kaj de Be-Ne-Lux 10 %.

Al Italio transportiĝas 64 %, al Germanio 18 %, al Be-Ne-Lux 6 %, kaj al Francio 4 %.

Trafiko al kaj de aliaj regionoj nur malgrandskale aperas en la statistiko, kaj la ciferoj klare esprimas la amplekson de la komerco inter la membrolandoj en EEC.



Parto de la Rejn-haveno de Basel. Precipe pezaj amasfrajtaĵoj transportiĝas per ŝarĝ-pramoj al Basel, kie okazas transŝarĝado al fervojo por daŭra distribuado al la svisa industrio kaj por transito al Italio.



Inter neĝkovritaj montpintoj la fervojlinio kondukas tra la Alpoj. Jen persontrajno survoje supren tra la valo antaŭ ol ĝi enveturas la Gotthardtunelon.

MODERNIGADO KAJ PLANOJ POR LA ESTONTECO

La ĉiam kreskanta trafiko laŭ la svisaj ĉeflinioj, postulas daŭran elkonstruadon, kaj ek de la 1950-jaroj, aro da novaj instalaĵoj venis en uzo.

Tio kaj temas pri novaj fervojlinioj, kiel ĝi kondukante ĉirkaŭ Bern, kaj la nova linio Basel—Brugg—Wohlen, kiu ĉefe servas en vartrafiko.

Daŭre var- kaj manovra-stacioj, kiel tiuj de Zürich kaj Geneve. La ĉefstacio

en Bern estas alikonstruata, kaj oni planas novajn tunelinterligilojn sub la Alpoj, por povi plenumi la atendatan kreskadon en la vartrafiko.

El diversaj konkretaj alternativoj, plej verŝajna estas la 45 km. longa baza tunelo sub Gotthard.

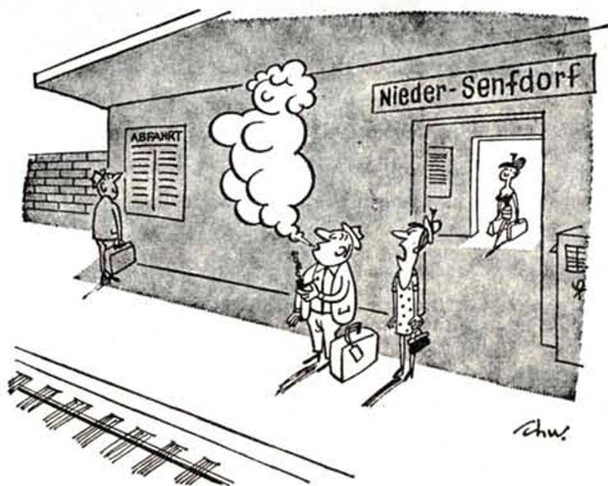
Cetere la jam ekzistantaj fervojoj kaj ĝiaj sekurecinstalaĵoj fariĝas el plej alta standardo, oni konstruas novajn, rapidajn kaj fortajn lokomotivtipojn, kaj la tutlanda fervojreto — la privataj kaj la SBB-linioj estas elektrizitaj.

La privatfervojoj en Svisio reprezentas proks. 40 % de la tutlanda fervojaro, sed ili plejparte estas senelirejaj branĉrelvojoj sen granda signifo.

Tial la ekonomia situacio por tiuj fervojoj estas maltrankviliga. Escepto tamen estas la Bern—Lötschberg—Simplonfervojo, kiu dank' al sia internacia trafiko donas profiton je ĉa. 10 milionoj sv. fr.

Po jare SBB havas kreskantan person- kaj vartrafikon, sed la elspezkreskado ankaŭ estas alta, kaj la antaŭe bona ekonomia pozicio nun ne pli ekzistas.

Estas atendata ke la rezulto de raciigado kaj modernigado estas nova favora situacio en la ekonomia stato de SBB.



— *Kial vi ne fumas pipon tiel kiel aliaj viroj faras?*

Bildkliŝo: NSB, Oslo.

El la Muzefervojoj

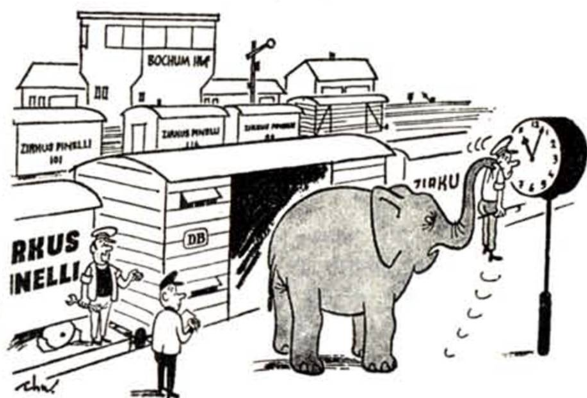


Multloke en la mondo estas restaĵoj de «la malnova bona tempo» en formo de mallongaj etŝpuraj fervojlinioj. Nuntempe ili ne ludas rolon en reala trafiko, ili estas kuriozaĵoj kaj karesobjektoj por fervojentuziasmuloj. El Mariefred (100 km. sudokcidente de Stockholm) eliras la veteranfervojo Östra Södermanlands Järnväg — ÖSlJ, linio 3 km. longa, kies ŝpuro estas 600 mm.

Laŭ ĝi estas persontrafiko, kaj la fervojistaro estas entuziasmuloj kiuj laboras sen salajro. Oni povas trovi la veturtempojn en la oficiala «Sveriges Kommunikationer» (horarlibro por Svedio). La trafikon prizorgas 2 lokomotivoj kaj 6 personvagonoj. Nia bildo montras la maŝinon «Virå», en festvestaĵo.

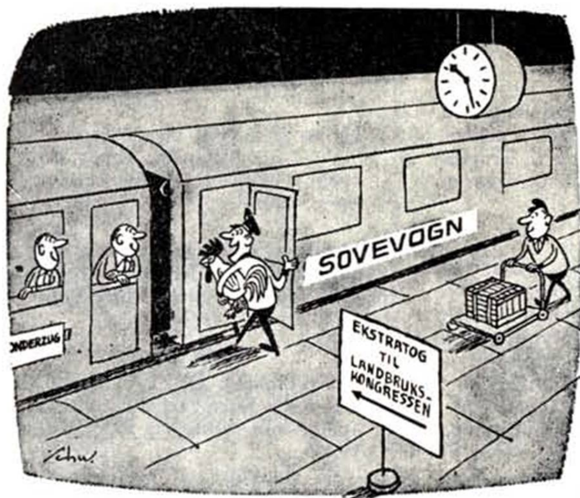
«Virå» konstruiĝis en Motala en 1901, kaj se ĝiaj brilantaj latunaj teniloj kaj vaporŝpruĉantaj piŝtoj povus paroli, ni sendube povus aŭskulti pri multaj heroindaj agadoj, unue de la periodo ĉe Stafsjö Järnväg, poste dum 46 jaroj ĉe Bjørkåsen mineja fervojo en Ballangen, Nord-Norvegio.

(De «Vårt Yrke», organo de NSB)



— Ĝi kutimas manĝi ĉiutage je ĉi tiu tempo!

Bildkliŝo: NSB, Oslo.



La fervojoj nun faras ĉion eblan por kontentigi siajn klientojn. La vojaĝantoj en dormvagonoj vekiĝas matene, ĉiu laŭ sia individua plaĉo.

Bildkliŝo: NSB, Oslo.

ANONCOJ

RIPOZOJ REAPERAS

Ek de januaro 1970, la 52-paĝa, lukse ilustrita revuo RIPOZOJ reaperas, enirante en sian sesan jaron. En ĉiu numero ĝi dediĉos paĝojn al la internacia esperanto-movado.

Landaj asocioj, fakaj organizaĵoj, lokaj societoj, delegitoj de UEA k.a. estas petataj sendi al la redakcio informojn pri sia agado.

Kontribuo per artikoloj estas dezirata.

Adreso: RIPOZOJ, Bdo. Tolbuhin 51, Sofia, Bulgario.

Ĉiu kiu sendas al mi 100 nedifektitajn poŝtmarkojn, akiras rekompence 100 diversaj nederlandaj poŝtmarkoj.

Agu rapide, ĉar mi nur posedas 1200 p.m.

Skribu al: W. M. Peters, Zaanhof 1 III, Amsterdam (3) Nederlando.

*

Fakdelegito de UEA pri turismo deziras korespondi pri ĉiuj temoj, speciale pri naturo kaj ekskurso. Skribu al: S-ino Rajna Kasaboda, str. Kiril i Metodi 84, Ŝumen/Bulgario.

*

Mi deziras korespondi pri ĉiutagaj temoj, prefere kun okcidentaj landoj.

S.ro Vlastimil Rezniĉek, Revolucni 21, Horni Moŝtenice u Prerova, Morava Ĉehoslavakio.

*

STACIDOMOJ SERĈATAJ

Mi kolektas bildkartojn de stacidomoj. Ĉiu, kiu sendas al mi tian bildkarton, ricevos rekompence bildkarton pri lokomotivo. Herta Trumpf, Friedrich Ebert Str. 17, D 2945 Cäciliengroden, Germanio.

*

Dum la pasko 1970, 27.—31.3. okazos en Aachen, Germanio «Trilanda Esperanto-Kongreso» por gesamideanoj el Germanio, Belgio kaj Nederlando. Okazos speciala fervojista kunveno. Samtempe okazos en la junulgastejo de Aachen «Internacia Junulara Renkontiĝo» dum la tagoj 27.3—4.4.

Esperantistoj el ĉiuj landoj kaj el ĉiuj unuiĝoj estos tre bonvenaj. Por detaloj, turnu vin al: «Trilanda Esperanto-Kongreso», Karl Marx Allee 172, D51 Aachen, Germanio.

*

AL LA LANDAJ ASOCIOJ DE IFEF

Se okazas ŝanĝoj koncerne nomoj kaj adresoj de la IFEF-komitatanoj, b.v. informi al mi, por ke NORVEGA ESPERANTISO kun FERVOJISTA PAĜO estu korekte ekspedata.

Samtempe mi ankaŭ petas: B. v. sendi al mi artikoleton pri la fervojoj de via lando, prefereble kune kun bildkliŝo, en ne pli larĝa formato ol 6 cm. (La kolonlarĝeco de Norvega Esperantisto).

Ni montru al la fervojadministracioj tra la tuta mondo, ke ni uzas Esperanton reklamcele

Norvega Esperantista Fervojista Asocio
Odd Kolbrek
Kaldbakkstubben 22
Oslo 9
Norvegio.

De ĉio bona estu tri . . .
en germana, hungara kaj norvega lingvoj jam aperis

FERVOJA TERMINARO

kun po proks. 2000 terminoj. Tiuj libroj apartenu al la biblioteko de ĉiu celkonscia IFEF-ano. Eĉ se vi ne konas la 3 lingvojn, ili utilas al vi por komparoj kaj kiel *unika varbilo* en fervojistaj rondoj.

Favora oferto por la tri eldonaĵoj sv. fr. 17,— (34 int. resp. kup.)

*

Unika donaco al vi aŭ viaj amikoj «La Internacia Fervojisto» 1965—1968/2 tolbindita kun ora surpreso. Prezo sv. fr. 9.50 (19 int. resp. kup.)

*

Mendu se eble antaŭpagante al la IFEF-kasisto O. Walder, Esperantoweg, CH-8590 Romanshorn poŝtĉekkonto 80 - 12 139.

POŜATLASO DE LA MONDO, kiun eldonos la Kartografia Eldonejo en Praha, aperos kun teksto en Esperanto, fine de 1970.

Ĝi eldoniĝos en poŝformato, kaj oni antaŭvidas ke ĝi enhavos 41 kolorajn mapojn, 10 000 nomojn de urboj kaj pluraj geografiajn detalojn.

La antaŭvidita prezo estas 2.50 U.S.-dolaroj.

La adreso de la eldonejo: Kartograficke Nakladatelstvi, Kostelni 42 Praha 7.

La redaktfino por la venonta IFEF-organo estas 10.3.1970.

*

Presita ĉe presejo A. Sæther A.s
N-2300 Hamar, Norvegio